Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1896

09. 06. 78

Sachgebiet 9

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen (16. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet

hier: Bericht des Bundesministers für Verkehr 1976 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

— Drucksache 8/31 —

A. Problem

Durch die Teilung Deutschlands ist die Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes beeinträchtigt.

B. Lösung

Die Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes ist gemäß § 4 des Gesetzes zur Förderung des Zonenrandgesetzes (Zonenrandförderungsgesetz) (BGBl. I S. 1237) vom 5. August 1971 bevorzugt zu fördern.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Bericht der Bundesregierung — Drucksache 8/31 — zur Kenntnis zu nehmen.

Bonn, den 8. Juni 1978

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Mattick	**Böhm (Melsungen)**	**Zebisch**
Vorsitzender	Berichterstatter	

A. Bericht der Abgeordneten Böhm (Melsungen) und Zebisch

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 8. Sitzung vom 20. Januar 1977 die Vorlage gemäß § 76 Abs. 2 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen federführend und dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen sowie dem Haushaltsausschuß mitberatend überwiesen.

Der Unterausschuß für Zonenrandförderung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht am 10. Mai 1977 und am 12. April 1978 beraten. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht in seiner Sitzung vom 26. April 1978 abschließend behandelt.

Der mitberatende Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen hat empfohlen, den Bericht der Bundesregierung zur Kenntnis zu nehmen. Der Haushaltsausschuß beschloß am 7. Juni 1978 in gleicher Weise.

I. Allgemeines

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 210. Sitzung am 22. Januar 1969 die Bundesregierung gebeten, alle zwei Jahre — erstmals 1970 — über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu berichten. Mit Drucksache 8/31 leitete der Bundesminister für Verkehr den Vierten Bericht dem Deutschen Bundestag zu.

Bei der Behandlung des Zweiten Berichtes hatte der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen gebeten, neben dem Nachweis über durchgeführte Maßnahmen auch die künftigen Planungen in die Berichterstattung aufzunehmen. Diese Forderung an die Bundesregierung bleibt auch für die künftigen Berichte aufrechterhalten.

II. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

1. Im Berichtszeitraum sind weitere Grenzübergänge zur DDR und CSSR nicht er- bzw. wiedereröffnet worden.

   Allerdings sind die Ausbaumaßnahmen an den Grenzübergangsstellen zur DDR erheblich verstärkt worden. Die Zahl der Reisenden, die den PKW benutzen, lag monatlich zwischen 83 und 91 Prozent.

2. Die Bundesregierung sollte weiter mit der Regierung der CSSR im Gespräch bleiben mit dem Ziel, weitere Grenzübergänge zur CSSR zu eröffnen und insbesondere einen kleinen Grenzverkehr zu ermöglichen.

   Im Zusammenhang mit diesen Gesprächen sollten auch die Sondierungen über eine Weiterführung der Autobahn über Amberg, Pfreimd und Waidhaus in die CSSR sowie der Maintal-Autobahn von Gefrees nach Schirnding und in die CSSR wiederaufgenommen werden.

III. Eisenbahnen

1. Der Ausschuß hatte in den Berichten vom 28. November 1973 (Drucksache 7/1289) und vom 10. Dezember 1975 (Drucksache 7/4471) den Bundesminister für Verkehr aufgefordert, die Anschlußverbindungen der Bundesbahn zum Zonenrandgebiet im Rahmen der Schnellverbindungen und des Intercity-Netzes zu verbessern.

   Dieses Ziel ist immer noch nicht erreicht. Insbesondere das bayerische Zonenrandgebiet wird durch den Bahnhof Würzburg nicht ausreichend an den schnellen Fernzugverkehr der DB angeschlossen. Entsprechendes gilt beispielsweise auch für den Raum Südostniedersachsen mit den Großstädten Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter.

   Der Bundesminister für Verkehr wird daher aufgefordert, Vorstellungen zu entwickeln, die eine bessere und schnellere Personenbeförderung gewährleisten.

2. Die Vorschläge der Deutschen Bundesbahn für ein betriebswirtschaftlich optimales Streckennetz vom 22. Januar 1976 haben eine Reihe wichtiger Eisenbahnstrecken im Zonenrandgebiet betroffen und erhebliche Unruhe bei Bevölkerung und Wirtschaft der betroffenen Gebiete ausgelöst.

   Der Ausschuß drängt darauf, bald Klarheit bezüglich der Planungen der Bundesbahn im Zonenrandgebiet zu schaffen und keine Entscheidungen ohne Anhörung der Betroffenen zu treffen. Das im Bericht 1976 erwähnte integrierte Bewertungsverfahren sollte im nächsten Bericht näher erläutert werden.

   Bei der Ausarbeitung des volkswirtschaftlich optimalen Streckennetzes im Zonenrandgebiet ist der Erschließungseffekt der Bundesbahnstrecken besonders zu gewichten. Das Streckennetz für den Güterverkehr ist möglichst nicht anzutasten. Die Umstellung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße ist nur gegen eine verbesserte Verkehrsbedienung durch den Busverkehr von Bahn und Post vorzusehen.

   Auch bei voller Würdigung der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten bleibt festzuhalten, daß die Konzentration des Stückgutverkehrs nach dem Modell 400 bei den verbliebenen Kunden zu gewissen Schwierigkeiten geführt hat.

IV. Bundesfernstraßen

1. Der Ausschuß legt besonderen Wert auf die Einbindung des Zonenrandgebietes in das Autobahnnetz der Bundesrepublik. Er nimmt zur Kenntnis, daß dies auch durch den Bau von Strecken außer-

halb des Zonenrandgebietes geschehen kann, betont aber, daß darüber der Bundesfernstraßenbau im Zonenrandgebiet nicht vernachlässigt werden darf.

Prioritätsverbesserungen sind nach Auffassung des Ausschusses namentlich für die folgenden Straßenbaumaßnahmen erforderlich:

B 208 Bad Oldesloe–Ratzeburg

A 36 Langelsheim–B 82

A 39 Braunschweig–A 7

A 4 Olpe–Bad Hersfeld

A 66 Hanau–Fulda

B 303 Ibind–B 26 (bei Gädheim)

A 70 Maintal-Autobahn einschließlich Verlängerung Gefrees–Schirnding–CSSR (vierspuriger Ausbau des Streckenabschnitts Schweinfurt–Bayreuth)

A 93 Hof–Weiden–Regensburg

A 6 Nürnberg–Amberg–Pfreimd–CSSR

B 85 Tittling–Passau

2. Der Ausschuß regt an, statt des zweispurigen Ausbaues die Bundesfernstraßen im Zonenrandgebiet durchgängig voll auszubauen. Er weist darauf hin, daß mit einer verhältnismäßig geringen Mittelerhöhung der volle Anbindungs- und Erschließungnseffekt der Bundesfernstraßen im Zonenrandgebiet erreicht werden könnte.

3. Der Ausschuß stellt fest, daß sich der Mitteleinsatz im Zonenrandgebiet im Hinblick auf das Verhältnis zur Fläche noch erheblich steigern muß, wenn der Auftrag des Zonenrandförderungsgesetzes, das Zonenrandgebiet wirklich bevorzugt zu fördern, verwirklicht werden soll.

4. Der Ausschuß hat auch über die Auswirkungen beraten, die der Bundesfernstraßenbau im Zonenrandgebiet auf die dort ansässige Wirtschaft mit sich bringt. Er fordert die Bundesregierung auf, im nächsten Bericht auf die Berücksichtigung des Grundsatzes einzugehen, daß Firmen aus dem Zonenrand- und Grenzgebiet bei der Vergabe öffentlicher Aufträge besonders zu berücksichtigen sind. Der Ausschuß regt insbesondere an darzustellen, welche Mittel dafür aufgewendet wurden, um Bietern aus dem Zonenrandgebiet trotz kostenungünstiger Angebote den Zuschlag zu erteilen.

V. Verbessserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Der Ausschuß regt an zu prüfen, inwieweit im Zonenrandgebiet das Mineralölsteueraufkommen stärker auf den kommunalen Straßenbau aufgeteilt werden kann, um eine Erhöhung der Mittel zu ermöglichen.

2. Der Ausschuß fordert den Bundesminister für Verkehr auf, im nächsten Bericht detailliert zu berichten, welche Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Zonenrandgebiet, insbesondere durch Bahn und Post, bereits durchgeführt bzw. in Angriff genommen wurden.

VI. Bundeswasserstraßen und Luftfahrt

Der Ausschuß hat die Ansicht der Bundesregierung zur Kenntnis genommen, daß eine finanzielle Beteiligung des Bundes am Regional-Luftverkehr nicht in Frage komme. Er fordert den Bundesminister für Verkehr dennoch auf, im nächsten Bericht detailliert auf die Frage der Förderung des Regional-Luftverkehrs einzugehen.

VII. Zusammenfassung

Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung sind nach wie vor das zentrale Problem des Zonenrandgebietes. Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, entsprechend § 4 des Zonenrandförderungsgesetzes den Ausbau der Bundesverkehrswege bevorzugt zu fördern und das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr entscheidend zu verbessern.

Die künftigen Berichte sollen daher neben der Darstellung bereits abgeschlossener Maßnahmen auch über den aktuellen Stand und die künftigen Vorhaben zum Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes berichten. Dabei ist insbesondere der Zusammenhang mit dem Bundesraumordnungsprogramm und den Raumordnungsprogrammen der Länder herzustellen.

Bonn, den 8. Juni 1978

Böhm (Melsungen) **Zebisch**

Berichterstatter